

Urban Tscharland fasst die Unternehmensgeschichte von 1970 bis 2012 zusammen. Er zeigt, wie mit der Diskussion um das Waldsterben ab den 1980er-Jahren neue Bahnprojekte auf Bundesebene geplant wurden. Der Kanton Bern und die BLS agierten dabei geschickt. So genehmigte die Eidgenossenschaft in einer Volksabstimmung 1992 das Konzept und die Finanzierung der NEAT, die zwei Basistunnels durch die Alpen vorsah. 2007 wurde der Lötschbergbasistunnel als erste Linie eröffnet. Gleichzeitig übernahmen die SBB den Betrieb dieser internationalen Linie. 2006 fusionierte die BLS mit den Berner Regionalbahnen und wurde damit primär zur Berner S-Bahn-Gesellschaft, die aber auch noch im Güterfernverkehr tätig ist.

Oliver Bayard, der Leiter der Public Affairs der BLS, schrieb das Schlusskapitel *Aufbruch in eine neues Bahnzeitalter: Die BLS heute und morgen*. Sie steht beim Güterverkehr in Konkurrenz zu anderen europäischen Bahngesellschaften. In der Region Bern besteht ebenfalls ein Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen. Ausserdem nimmt die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern zu, was bauliche und betriebliche Herausforderungen mit sich bringt.

Die beiden Herausgeber und die Autorinnen und Autoren legen ein schönes Buch vor, das dank vielen historischen und aktuellen Bildern eine Augenweide ist, die zu Entdeckungen einlädt. Die Texte zur Geschichte und Gegenwart der Bahn liefern die nötigen Informationen zu den Bildern. Der Band ist eine tolle Festschrift für eine traditionsreiche Berner Firma.

Christian Lüthi, Bern

Flückiger, Daniel: Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850.

Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, Bd. 88. Baden: hier+jetzt 2011. 258 S. ISBN 978-3-03919-219-9.

Das in der Reihe *Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern* erschienene Buch ist eine gekürzte und überarbeitete Version der an der Universität Bern eingereichten Dissertation von Daniel Flückiger. Thema der Arbeit ist der Wandel der staatlichen Infrastrukturpolitik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vom selbsttragenden, profitablen Geschäft zu einem defizitären, aus allgemeinen Steuern finanzierten «service public» mit Fokus auf die damit einhergehenden politisch-administrativen Auseinandersetzungen.

Ausgangslage bildet die in der Forschung bislang vertretene These, nach der zentral organisierte Bürokratien diese moderne Infrastrukturpolitik massgeblich vorangetrieben haben; dabei wurde jeweils auf die Verhältnisse in grossen Staaten wie Gross-

britannien verwiesen. Die Schweiz weist zwar im Strassenbau eine ähnliche Dynamik auf, sie gilt aber als eines derjenigen Länder, in dem die staatliche Verwaltung vergleichsweise spät aufgebaut wurde. Flückiger geht deswegen der Frage nach, inwiefern diese These auch für die hiesigen Verhältnisse Gültigkeit beanspruchen kann. Methodisch nähert er sich seinem Untersuchungsgegenstand mit einer quantitativen und qualitativen Komponente. Unter erstere fallen Fakten zu Strassennetzen und deren Finanzierung sowie eine Prosopografie der involvierten Akteure. Letztere umfasst zwei Fallbeispiele, nämlich der Bau der Simmentalstrasse und der Wannenfuhstrasse im Emmental.

Im Emmental dauerte es bis nach 1831, ehe das Projekt angegangen wurde – was nicht zuletzt auch damit zusammenhing, dass hier die betroffenen Gemeinden Skepsis signalisierten, da sie befürchteten, die Hauptlast beim Bau und Unterhalt aufbringen zu müssen. Dies war nicht unbegründet, denn der rentable Staat der Patrizier hatte einen grossen Teil der Ausgaben auf die lokale Ebene ausgelagert. Mit dem Regimewechsel und dem neuen Strassenbaugesetz von 1831 beziehungsweise 1834 änderte sich dies grundlegend: Die Ausgaben stiegen in die Höhe, die Zölle fielen weg. Entscheidend in der neuen Infrastrukturpolitik war die neue Rolle des Parlaments. Die Grossräte, die teilweise als Unternehmer über technisches Fachwissen verfügten und in den entsprechenden Kommissionen sassen, waren infolge ihrer engen Vernetzung mit den lokalen Eliten bestens informiert und forderten damit die Autorität der staatlichen Experten heraus. Ihnen ging es nun um die allgemeinen wirtschaftlichen Vorteile, wobei sie auch den lokalen Verkehr einbezogen. Zentral waren die ausgeglichene, regionale Verteilung und eine aus allgemeinen Steuern finanzierte Förderung der Wirtschaft. Das Parlament war gegenüber der Verwaltung keineswegs ohnmächtig: So kam das Strassengesetz gegen den Willen des fest angestellten kantonalen Ingenieurs zustande. Und mit den Ausführungen wurden regionale Unternehmer beauftragt, die über Erfahrungen mit dem Schwellenbau verfügten und deren Know-how demjenigen der externen Fachleute der Regierung in nichts nachstand.

Flückiger zeigt, dass sich die moderne Infrastrukturpolitik nicht aus der Umsetzung eines theoretischen Konzeptes ergab, sondern aus dem Zusammenspiel verschiedener Akteure. Dies konnte sich im Einzelfall sehr komplex gestalten, da ganz verschiedene Ebenen in einer wechselseitigen Beziehung zueinander standen: Nebst der Regierung, dem Parlament und den Regierungsstatthaltern sind zum einen die Gemeinden zu nennen, die zwar immer an guten Strassen interessiert waren, aber stets eine Vermehrung von Kosten und Arbeit möglichst vermeiden wollten; zum anderen die lokalen Eliten (zum Beispiel Käse-, Holz und Leinwandhändler), die auf Subskriptionslisten für Strassenbauten ihren Willen kundtaten. Sie waren es wohl, welche am meisten profitierten: Bislang hatten sie mit schlechten Strassen und den damit verbundenen hohen Trans-

portkosten zu kämpfen, wobei die Zölle den Handelsertrag zusätzlich minderten. Allein für den Fernhandel hätte sich der Bau der Wannenfluhstrasse allerdings nicht gelohnt; das ungünstige Verhältnis zwischen aufgewendeten Investitionen und erzielten Einsparungen wurde nur deshalb in Kauf genommen, weil der infrastrukturpolitische Fokus auf den Regionalverkehr verlagert worden war. Gleichzeitig zahlten die lokalen Eliten wiederum nach der Ersetzung der vielfältigen Abgaben durch allgemeine Grundsteuern einen Teil ihres Mehrertrages an den Staat zurück. Dessen Haushalt wies gleichwohl nun ein Defizit aus – dafür gab es jetzt «Strassen für alle».

Flückigers Studie bietet reichen Erkenntnisgewinn, zum einen durch präzise Fragestellung, Quellenkritik und Quelleninterpretation, zum anderen durch die Behandlung von Themenfeldern wie der Technologie in Bezug auf die damaligen Möglichkeiten und Grenzen oder der Frage nach dem Umgang mit Eigentum oder dem Gemeinwerk und den damit einhergehenden staats- und gesellschaftsrechtlichen bzw. -philosophischen Aspekten.

Lukas Künzler, Bern

**Gerber-Visser, Gerrendina: Die Ressourcen des Landes.
Der ökonomisch-patriotische Blick in den Topographischen
Beschreibungen der Oekonomischen Gesellschaft Bern
(1759–1855).**

Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, Bd. 89. Baden: hier+jetzt 2012. 431 S. ISBN 978-3-03919-260-1.

Das Buch ist eine überarbeitete Fassung einer Dissertation, die im Rahmen eines von Prof. Dr. André Holenstein und Prof. Dr. Christian Pfister betreuten Forschungsprojekts mit dem Titel *Nützliche Wissenschaft. Naturaneignung und Politik – Die Oekonomische Gesellschaft Bern im europäischen Kontext* entstanden ist. Grundlage der Analyse bildet ein Quellenkorpus von 48 nach klar definierten Kriterien ausgewählten Texten, die zwischen 1759 und 1855 von Mitgliedern und Sympathisanten der Oekonomischen Gesellschaft Berns verfasst wurden und die bisher weder durch die zeitgenössischen Akteure noch durch die Forschungsliteratur umfassend ausgewertet worden sind. Der lange Entstehungszeitraum, der sich über rund hundert Jahre erstreckt, eröffnet auch eine diachrone Perspektive, indem sich gesellschaftliche und politische Wandlungsprozesse in der Wahrnehmung und Beurteilung durch die jeweiligen Verfasser widerspiegeln. Die Bedeutung der systematischen Erschliessung und Analyse der Texte sieht die Autorin in einer doppelten Perspektive: Einerseits sollen die Dokumente wissenschaftshistorisch verortet, andererseits als agrar- und regionalgeschichtliche sowie als volkskundliche Quel-